



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 七 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 137 2015 年 5 月 17 日

中華海運研究協會 合作夥伴

香港理工大學董浩雲國際海事研究中心



網址: www.icms.polyu.edu.hk

理 事 長：呂錦山
總 編 輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：林繼昌
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
電 話：02-25517540
傳 真：02-25653003
網 址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟 事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可 E-mail 至 publisher@cmri.org.tw 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目 錄

會務報導	1
專欄報導	2
海運市場動態報導	5
2015 年 4-5 月國際運輸動態報導	5
2015 年 4-5 月國際散裝乾貨船市場行情分析	9
2015 年 4 月份國際油輪市場動態	20

會務報導

航運季刊徵稿通知
CALL FOR PAPER

敬愛的學術先進：

您好!素聞先進在學術研究上的優異表現，本刊竭誠邀請您惠賜您的稿件，期以提升本刊的學術品質及價值。

航運季刊創刊於 1963 年，迄今已逾 50 餘年，為國內具有代表性之航運與物流專業學術刊物。本刊刊載國內外有關海運、航空貨運與場站、港埠、倉儲、物流與供應鏈及郵輪等領域之文章，凡以上領域有關法律、政策、經濟、規劃、管理及資訊等專業學術(中文或英文)論文，皆歡迎投稿。如經本刊審查委員審查通過，並獲刊登者，將致贈稿費新台幣一萬元。

另本刊每年度將舉辦航運季刊「最佳論文獎」，獲評前三名者將分別頒發獎金新台幣三萬元、二萬元及一萬元，歡迎各界踴躍投稿。

詳細稿約及投稿相關規定，請參考航運季刊網站，並利用航運季刊網頁(<http://www.mq.org.tw>)之「線上投稿/審查系統」投稿。

敬頌 研安

航運季刊編輯委員會 敬上

地址：10421 台北市林森北路 372 號 405 室

電話：[+886-2-2551-7540](tel:+886-2-2551-7540) 轉 14

E-mail：publisher@cmri.org.tw

專欄報導

一路一帶倡議對香港之意涵

林繼昌¹ 編譯

「一路一帶」倡議係「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的簡稱，為中國大陸當前重要的區域發展策略。其國家發展與改革委員會於 2015 年 3 月 28 日發行的「共同創建絲綢之路經濟帶與 21 世紀海上絲綢之路之願景及行動方案」中勾勒出此倡議的內容架構、共同合作的優先順序及合作的機制。

一路一帶倡議主要目的在增進位於此一路及一帶鄰近國家間之基礎建設、資源開發、產業合作、金融整合及其他合作領域的緊密連結。並配合中國大陸許多國內企業因面臨過多閒置產能下，而期望能發展「走出去」的策略目標。基於「一路一帶」倡議的願景及行動方案及其他相關的資料內容所揭示，一帶一路倡議的推行範圍將延至許多的地區及國家，此倡議的推行對於香港將可帶來新一波明確的發展機會。



此倡議發展的願景及行動方案主要在陳述一路一帶 5 個重要層面的連結；分別為政策的統籌協調、設施的連結、暢通的貿易、金融的整合以及人力的交流基所涉及的開發各線如上圖所示。在絲綢之路經濟帶實施方面有三個合作上的優先順序 1. 將中國大陸、中亞、俄羅斯及波羅地海區域歐洲國家進行集合。2. 經由中亞及西亞連結中國與波斯灣及地中

¹ 船舶與海運執行編輯

海地區。3. 連結中國大陸與東南亞、南亞和印度洋區域。而在 21 世紀海上絲綢之路的作法上則有兩個合作上的優先順序 1. 經由南中國海大印度洋延伸中國大陸海岸港口至歐洲各國的連結。2. 經由南中國海連結中國大陸沿海港口至南太平洋。在陸地部份利用位於一路一帶上的主要核心城市之國際運輸的路線進行連結及使用重要的經濟及貿易地區及產業園區作為合作的平台。在海洋的部份將聚焦在共同建立穩定、安全及有效率的海上運輸路線內用以連結一路一帶區域內主要的海港。

設施的連結部份作法上將以移除交通瓶頸狀況及增進港口基礎建設及為提升國際交通服務便捷的合作事項做為優先實行方案。此外對地區卡車運送路線與改善國際運輸連結網路的建設也會被列為優先進行事項。

投資與貿易合作：此倡議將會致力於鄰近區域市場的發展及亞洲基礎建設投資銀行的設立。成立自由貿易區以及擴大原有傳統貿易、發展現代化的服務貿易及跨境電子商務。經由投資增加貿易的數量。加強經濟帶內國家間產業鏈的合作，促進上下游關係的連結及建立海外經濟和貿易合作區域、鼓勵中國大陸企業參與一路一帶所含蓋國家之基礎建設及產業投資。

人力的交流：此倡議加強教育和文化合作內容包含跨文化學術和教育的交流。增加觀光遊旅的合作機會以在一路一帶國家中相關智庫的研究能量的結合與各種事務會議的召開。

平衡中國大陸各地區競爭優勢：對於西北與東北地區，此倡議將會充份使用新疆作為地區在地理上的優勢做為絲路經濟帶上開發的重點。並將內蒙古與黑龍江省分別做為與俄羅斯及蒙古銜接地區，並致力於改善黑龍江至俄羅斯的鐵路運輸。在西南地區此倡議將重點置於廣西及雲南的開發，加速北部灣經濟特區及珠江-西江經濟特區及大湄公河流域的區域經濟合作。對於沿海口岸、香港、澳門及臺灣等地區，倡議內容將福建做為此地區 21 世紀海上絲路的核心地帶做為連結深圳、南沙、珠海等地的開發及合作機會，並進行廣東、香港、澳門三地「大海灣」地區的發展，並增加沿海港口的建設。在內陸部份將會著重在長江沿岸至成都、重慶等城市的發展。依倡議內容，重慶將會建設做為發展西部地區重要的樞紐點，並將成都、西安及鄭州等城市做為中國大陸開放及連結中國大陸與歐陸地區鐵路運輸的重點內陸城市。

在合作的機制及平台上，此倡議將充份使用現有的多層級的合作機制；如上海合作組織 (Shanghai Co-operation Organization, SCO)、東協加 1 (ASEAN Plus China)、亞太經合會 (Asia-Pacific Economic Co-operation, APEC)、亞歐會議 (Asia-Europe Meeting, ASEM) 等，並在未來成立常態性一路一帶專屬的國際級高峰會及論壇。

依前述倡議的內容可知，一路一帶的設立對於香港的意涵；在關於產業部門方面，基礎設施的建設為此倡議視為最先發展的階段。建設所需的資金、方案執行合約各國將會對提升對此部份服務的產業需求。香港於此將在其對應的財務金融、方案風險及品質管理可及不動產管理服務及相關領域發掘許多的機會。

許多的中國大陸企業亦會在此波走出去的政策下進行合併或收購的動作。根據分析，中國大陸的航空產業將會面臨上述的劇烈改變。時至今日，香港已是中國大陸在對外投資

部份重要的資金取得平台。在 2013 年，香港占有中國大陸對外投資 57.1% 的資金，約等同 3,771 億美金。持續增加的投資及合併行為將對於香港相關的金融服務需求更加提升。

一路一帶倡議的推動亦增加中國大陸和位於此經濟帶地區不同國家間人員上的交流，及增強國際物流的需求。香港作為國際物流連結及作業能力的領導者，在航運及其他物流活動方面能提供更多元的功能。而中國大陸本身位於廣東的南沙港的崛起，香港應尋求更多與此地區在航運及物流業務上合作的機會。

另一個香港能夠扮演的實質角色即為金融服務的提供。香港能提供更多元的金融相關服務包含基金募集、財務管理、債券市場、資產管理、保險及離岸人民幣清算業務。香港更能進一步尋求在亞洲基礎建設投資銀行（亞投行）、金磚四國新興發展銀行及絲路基金中的扮演更重要的角色(如鼓勵上述組織將其總部或分部設於香港以利用香港金融服務上的先天優勢及條件)並建議絲路基金於香港成立子基金進行募資。此外旅客及航運與商務飛機租賃及航空相關的金融服務等業務需求也為香港帶可觀的工作機會。

在產業合作方面，中國大陸海外經濟及貿易合作區將成為中國大陸企業對於海外投資及產業群聚的重要平台。東南亞、南亞及東亞地區將更進一步發展成為產業遷移甚至是消費市場的網路連結地帶。對於物流、供應鏈管理、消費產品及服務的需求將因此地區的經濟成長而大幅增加。隨著中亞地區重要的物流樞紐開發意謂中國大陸的鐵路運輸將與地區進行連結。香港可使用此連結重慶-新疆-歐洲的內陸運輸模式進行相關的營運並節省大量時間和成本。在區域發展上，除了位於此倡議規劃中的東南亞、南亞、中亞、中歐及東歐內諸國外，中國大陸本身各省份對於一路一帶所進行的基礎建設投資及物流服務的需求的支持，亦會提供香港各產業更多發展的機會。

因此香港可以於一路一帶的平台上扮演更積極主動的角色。如香港可以爭取常態性主辦國際高峰會或論壇並和相關國家相關智庫及文化與教育單位合作進行研究、教育訓練、文化交流等活動。香港更可做為人員相關領域專業技能交流及訓練的平台(如:物流活動、基礎設施及金融服務等)。

香港在面臨當前中國大陸最重要的經濟發展政策所做出的回應及行動策略，對於同屬資源稀少，市場狹小的臺灣，需要重度依靠與他國進行貿易以增加經濟實力的地區，在區域經濟整合發展的議題上，是否已具備有足夠的警覺及行動方案，避免被邊緣化。在參與以區域為主體的經濟活動上，是否已取得明確的策略定位及實際執行方案。由香港對於一路一帶的影響分析，加入區域型經濟合作方發展模式已無可迴避，如何由中取得本身的發展定位及優勢，香港的思考方向可做為臺灣未來發展的借鏡。

海運市場動態報導

2015 年 4-5 月國際運輸動態報導

1. 2014 全球船運事故 2 千餘起

安聯集團發布「安全與船運報告」指出，2014 年含船舶全損在內，全球共發生二千七百七十三起船運事故。其中，地中海東部和黑海海域事故最為頻繁，達四百九十起，較同期上升 5%；不列顛群島、北海、英吉利海峽和比斯開灣緊跟其後，為四百六十五起，較同期上升 29%。報告顯示，除了南中國海、東南亞水域事故量最多、貨櫃船體積增加及海上浮動設施可造成十億美元以上的大額損失外，船員的專業及地緣政治的不穩定性，也成為船運行業面臨的新風險。

報告顯示，2014 年全球共發生七起客輪事故，約佔總體損失的 10%，而東南亞海域仍是船隻劫持事件的高度發生地，去年共二十一一起，增加 75%。國際海事組織將此歸於該海域小型油船劫持事件增多。2014 年孟加拉灣也成為另一個海盜活動猖獗的海域，累計報案達二十一一起，比上一年增加 75%。安聯集團以去年四月韓國「歲月號」客輪沉沒，導致三百餘名乘客遇難為例指出，事故原因是貨物超載，同時沒有足夠的壓艙物使船舶保持平衡。再以去年底發生的「諾曼大西洋號」渡輪失火，再次讓人對客輪應變處理能力產生關注。很多風險的產生，不僅是船舶結構本身，而是船員經驗缺乏、培訓及應變能力不足等原因。

「海上巨無霸」的出現，貨櫃船的安全性也引發憂慮。安聯全球企業及特殊風險船舶及海運責任險全球產品負責人 Sven Gerhard 指出，船隻變大意味著損失也將增加。未來與貨櫃船或海上浮動設施有關的損失，有可能超過十億美元；因此，當貨櫃船容量提高 80% 以上時，應考慮重新審視風險管理。由於海路「人蛇偷渡」增加，海上搜救也面臨新的挑戰。2014 年敘利亞內戰爆發，超過二十萬餘名的移民橫渡地中海，希望前往歐洲避難，國際海事組織估計當年調動了六百艘商船參與海上營救，資源及救援設施承受極大壓力，也因為海上營救讓商船航運計劃變更，直接影響了正常貿易。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 美西碼頭勞資紛爭解決兩大港三月份櫃量翻升

美西碼頭勞資紛爭獲得解決，洛杉磯與長堤港兩大港口三月份貨櫃量均呈翻升，其中長堤港單月櫃量成長超過三成。美西第一大港洛杉磯港務局統計指出，該港三月份櫃量由一月及二月份的 52.94 萬 TEU 與 50.26 萬 TEU 攀升至 79.18 萬 TEU，相較去（2014）年同月增幅達 17.27%，前兩個月則分別減少 22.77% 與 10.2%。累洛港一至三月櫃量僅以 182.39 萬 TEU，比去年同期仍下滑五點零三個百分點。長堤港方面，該港三月份櫃量亦由一月及二月份的 42.94 萬 TEU 與 41.31 萬 TEU 回升至六十三萬 TEU，年增率高達 32%，累計前三月櫃量計達 147.26 萬 TEU，較去年同期呈現 3.3% 負成長。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 改善歐洲航線運能過剩四大海運聯盟採取調降措施

為改善歐洲航線運能過剩現象，四大海運聯盟決定採取運能調降措施，四月至今年六月底取消部分航次，至少減少一百萬 TEU 運能規模。

據悉，CKYH、2M、O3 與 G6 等四大聯盟鑒於市場運運輸需求持續低迷，至六月月底之前將取消至少九個亞洲/北歐線上的航次，共計運能 105.5 萬 TEU。

上海航運交易所市場週報分析指出，歐洲航線在近期歐洲經濟穩步恢復的帶動下運輸需求略有上升，不過同期內航線運能的大幅增長抵消了貨量方面的利多因素，上週歐洲、地中海航線船舶平均艙位利用率分別約為 80%、85%。

迫於攬貨壓力，航商不得不取消四月份的運價恢復計劃，市場運價進一步走低，歐洲、地中海航線最低運價已分別低至 275 美元/TEU、400 美元/TEU。

4 月 17 日，上海出口至歐洲、地中海基本港市場運價（海運及海運附加費）分別為 399 美元/TEU、540 美元/TEU，較前週分別下滑 14.4%與 11%。

由於自節後的數次運價恢復計劃均未能取得成功，為改善目前的供需關係，提升運價水平，經營歐洲、地中海航線的不少航商紛紛計劃收縮該航線運能。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 兩岸海運快遞邁入新紀元

兩岸海運快遞邁入新紀元，「麗娜輪」高速客貨輪執航於台北平潭定期航線，日前首次搭載二輛載貨的貨櫃車，總計二個二十呎櫃，整車搭輪從台灣到大陸福建平潭，該二輛車訂 4 月 21 日下午隨麗娜輪返航台北港。

繼我方交通部發布「兩岸駛上駛下船舶運輸和車輛互通試辦計畫」，台灣裝貨車架搭輪駛兩岸已創先例，而大陸特別訂定「台灣運營車輛進出福建相關管理辦法」，現已開始試辦。

航港局表示，由台灣經營汽車貨櫃運送業者志信國際公司率先爭取到業務，成為第一批在平潭入境營運台籍車輛，推助兩岸直航業務再創造新紀元。

據大陸媒體報導，麗娜輪定期往返於台北平潭，二輛貨車於 4 月 16 日各承運一個二十尺貨櫃，內裝送往平潭台灣商品免稅市場的貨物，從台灣收完貨，用拖車拖到台北港直接整車駛上麗娜輪，於台北港啟航待航抵平潭後，隨即經快速通關，直接將貨物送到大陸客戶手裡，增進運輸效率。

該二輛貨櫃車駛上平潭，車上除了懸掛台灣車牌，獲准的陸牌為大陸（福建平潭）道路運輸通行證，置放於擋風玻璃內側，為紙質臨時牌，有效期三年，在該期限內，無來往次數的限制，可以在平潭境內行駛。

業者表示，採行這種模式，完全不存在碼頭作業問題，減少裝卸時間，更方便、高效

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. TSA 六月起進行兩階段調漲運價

北美市場穩定復甦，泛太平洋穩定協議（TSA）將自今年六月與七月份進行兩階段調漲運價。

TSA 公告指出，根據日前 TSA 船東會議決定，TSA 成員在自願的基礎上，適用以下無約束力的兩階段指南：

- 從 2015 年六月一日起，對運輸到所有目的地貨物綜合費率上調 600 美元/40 呎櫃；
- 從 2015 年七月一日起，對運輸到所有目的地貨物綜合費率上調 600 美元/40 呎櫃；
- 從 2015 年七月一日起，對運輸到所有目的地貨物收取 400 美元/40 呎櫃的旺季附加費。

TSA 表示，承運人需要增加收入以繼續提供所有託運人期待的優質服務。承運人要想能夠維持當前的服務水平，則費率必須更加具有補償性。建議上述綜合費率上調指南的目的是擬開始將泛太平洋航線的一些費率回歸至更加可持續的水準。

上海航運交易所針對北美航線所作市場週報指出，美國經濟保持穩健復甦態勢，推動運輸需求繼續平穩增長。美西航線隨著西南港口作業效率的逐步恢復，部分貨主開始加大出貨力道，同時部分被美東分流的貨量回流，美西航線運輸需求穩中有升。

得益於供需失衡的緩和，船舶平均艙位利用率回升至九成以上，市場運價走穩反彈。4 月 30 日，上海出口至美西基本港市場運價（海運及海運附加費）為 1783 美元/FEU，較上期上漲 11.7%。

美東航線，上週貨量保持增長，但受近期陸續有船公司擴大運能供給影響，供需失衡略有擴大。本輪運價調漲計劃暫時擱淺，部分航次運價出現下滑。4 月 30 日，上海出口至美東基本港市場運價（海運及海運附加費）為 3605 美元/FEU，較上期下跌 1.1%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 前四月我國國際商港貨櫃裝卸量微增

今年一到四月份我國國際商港貨櫃裝卸量總計達四百七十九萬 TEU,較去年同期的四百七十三萬 TEU，增長 1.29%。

其中高雄港前四月貨櫃量為三百三十八萬 TEU，較去年同期的三百三十五萬 TEU，增加百分之零點九一。台中港今年一到四月貨櫃量為四十九點六六萬 TEU，較去年同期的四十七點四八萬 TEU，成長 4.59%。

基隆港今年前四月貨櫃裝卸量為四十八萬 TEU，較去年同期的五十三萬 TEU，負成長百分之九點零二。台北港一到四月貨櫃裝卸量為四十三萬 TEU，較去年同期的三十八萬 TEU，成長 14.93%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 一帶一路海運新商機 吊桿商船、中小型 LNG 船 錢景佳

挪威、德國驗船協會(DNVGL)與台船日前共同召開的「綠色航運 研討會」上, DNVGL 大中華區發展戰略總監吳巨聖指出, 北京一帶一路戰略創出海運新的商機, 例如大陸協助非洲國家發展, 當地港口建設不足, 自備吊桿商船會很夯, 另中小型 LNG 船也非常看好。

吳巨聖分析, 非洲國家 GDP 成長性高, 對電力需求也正在大幅提升, 但這些國家港口建設不足, 因此不論是散裝或貨櫃船, 未來自備吊桿的商船會是熱門船型。

另過去液化天然氣 (LNG) 主要是產在卡達, 都是以大型 LNG 船運送, 隨澳洲與俄羅斯 LNG 產量增加, 且以外銷亞洲國家為主, 對中小型 LNG 船的需求將會拉高。

DNVGL 大中華區總裁史泰瑞指出, 「挑戰的時代隨時充滿機會」, 台灣貿易主要依賴於海運運輸, 而海運在全球經濟發展上扮演重要角色, DNVGL 和台船有為國內航運提供最新資訊的使命, 讓航運業能洞察先趨, 保持領先。

【資料來源：工商時報】

8. 貨櫃船亞歐線運價 大漲 151% 每箱運價達 861 美元

貨櫃船運市場的亞洲—歐洲航線, 農曆年後運價嚴重低迷, 4 月底 每櫃 (20 呎) 只剩 343 美元, 不到農曆年前的三分之一價, 在多個海運聯盟相繼進行減班縮艙之後, 8 日傍晚上海航運交易所公布的最新數據顯示, 運價單周大幅上漲 151.0%, 每箱運價達 861 美元。

地中海航線情況更為理想, 已經是連續兩周上漲, 4 月 30 日每櫃自 540 美元漲到 684 美元, 上周五再漲到 1,003 美元, 升破千元大關, 單周上漲 46.6%, 連續兩周累計漲幅為 107.1%。

今年歐洲線運價在農曆年後陷於嚴重低迷, 主要是萬箱級貨櫃船大量問世, 在供給過剩情況下, 運價一再下殺, 業界估計歐洲線每櫃成本價約 900 美元, 而市場運價遠低於成本, 甚至連支付裝卸費都不一定夠, 到了不如不裝的地步, 各海運聯盟終於開始減少艙位, 估計減幅高達總運力的 19%。

今年以來運價相當平穩, 一直維持在獲利水平之上的美國線, 上周美西航線因大船持續加入, 運價回跌, 上海出口至美西基本港每大櫃 (40 呎櫃) 運價為 1,647 美元, 周跌 7.6%, 美東線每大箱 3,310 美元, 周跌 8.2%, 但仍在獲利水平之上。

業界認為, 接下來就看航商的自制力與默契, 如果能夠在上周基礎上逐步調升歐洲線運價, 以今年的低油價, 就可以享有相當好的獲利。

【資料來源：工商時報】

2015 年 4-5 月國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一)總體經濟因素

1. 中國人民銀行 5 月 11 日調降人民幣貸款和存款利率各 0.25%，自 2014 年 11 月以來，已 3 度降息級 2 度降準。為增強金融機構支援結構調整的能力，加大對小型企業、三農（農業、農村、農民）以及重大水利工程建設等的支援力道，並對中國農業發展銀行額外降低存款準備金率 2%；對符合要求三農或小型企業貸款達到一定比例的國有銀行和商業銀行可執行法定水平低 0.5% 的存款準備金率，估計將釋出約 1.5 兆元人民幣流動性，寬鬆貨幣有利於降低通縮風險，提振經濟。中國 2015 年第一季經濟成長率僅 7%，為 6 年來最低，加上 3 月份出口表現不如預期，年減率達 15%，面對經濟下行壓力，透過降準將有助增加銀行可用資金、確保市場流動性，緩解經濟下行帶來的通縮風險。中國大陸已進入降息降準週期，未來仍會再寬鬆的空間，引導降低貸款成本。
2. 中國將很快宣布新一輪增加市場資金的中國版量化寬鬆政策(QE)，中國放水刺激經濟，採取的措施主要是調整及增加資產負債表，以刺激經濟。人行將直接購買商業銀行持有的資產，以投放貨幣；同時鼓勵商業銀行購買地方政府債券。人行擴大資產負債表，目的是拉低長期融資成本，減緩通縮壓力。今年以來，人行已推出多項放水政策，包括減息及降準、地方政府債務置換、三大政策銀行注資等，都顯示中央推動經濟、降低槓桿的政策意圖。隨著中國經濟結構逐步轉型，以前依賴基礎投資拉動的經濟增長模式朝著創新和科技方向轉變，而像鋼鐵的基礎性行業也必須隨之進行調整。
3. 美國聯準會公布美國 2015 年的經濟表現令人失望，第二季經濟走強的可能性越來越小，第一季 GDP 僅成長 0.2%，遠低於經濟學家預期 1%。美國銀行經濟學家也將原先經濟成長 3.5% 的預估下調至 2.5%，顯示美國經濟前景仍存在不確定性。聯準會將美國第一季經濟成長趨緩指向「暫時性因素」，並持續預期經濟將以溫和的速度擴張。中國經濟下行壓力猶存，美國經濟已受外圍經濟拖累，歐元區經濟景氣度雖有提振，但復甦形勢仍將偏弱。IMF 預估今年亞洲經濟平均成長率可以達 5.6%，印度與日本復甦，可望抵銷中國成長減緩，明年亞太地區經濟成長將略遜於今年，可望有 5.5%，然而，債務增加與金融市場潛藏的危機，將構成威脅。

(二)除印度外主要煤炭進口國減少，中國減少幅度最大

1. 中國 3 月煤炭進口量 17.03 百萬噸，比去年同期下降 32.6%，1-3 月煤炭進口量為 49.07 百萬噸，比去年同期的 83.81 百萬噸，大幅減少 34.74 百萬噸，降幅 41.5%。近期國內煤炭價格下調，削減進口煤的競爭優勢，對進口煤量下降產生一定的影響。除此之外，煤炭需求趨緩，電廠和煤炭貿易商的採購意願不足，導致 3 月進口煤下降的主要原因。國際煤炭市場產能過剩，中國政府取消出口退稅並徵收關稅，以及中國煤炭企業較高的生產與運輸成本都對 3 月煤炭的出口量產生抵制作用，3 月出口煤炭 32 萬噸，第一季出口煤炭 98 萬噸，比去年同期的 1.97 百萬噸下降 50.4%。

2. 今年起中國嚴格限制煤炭使用品質，使第一季中國熱燃煤進口減少 49%，進口量為 30.3 百萬噸，比去年第四季減少 30%。3 月中國電力消耗減少 2%，衝擊到煤炭火力發電，致第一季中國煤炭火力發電下降 4%，但同期水力發電增長 17%。中國當局持續努力減少城市空氣污染，2015 年中煤炭品質要求愈來愈嚴格，未來幾年中國煤碳火力發電廠將陸續關閉，今年煤炭進口大幅下降，加上政府政策的衝擊，假如往後今年中未能改善，恐會續往下修正進口量，中國 2015 年煤炭進口量將會降至 1.556 億噸。2015 年第一季中國焦煤進口量 7.9 百萬噸，比去年下降 28%，下降原因包括今年開始對銷售煤炭所含煤灰與含硫量進行管制，以及增加蒙古進口，年增長 50%，改善中國南北鐵路基礎設施，增加北煤南運，導致進口減少。2015 年第一季中國粗鋼產量比去年同期減少 1%，有些無效率過剩產能關閉，將可能影響焦煤的進口量，預估 2015 年中國焦煤進口量下降至約 40 百萬噸。
3. 2015 年第一季日本焦煤進口約 10 百萬噸，與粗鋼產量同步減少 3%，日本兩大主要鋼廠為維持穩定鋼鐵供需平衡，宣布第二季將比第一季減產 10%，且日本焦煤庫存量相對高，對焦煤進口產生下降壓力，預期第二季焦煤進口將續降，全年焦煤進口量將約 51.2 百萬噸，減少 4%。美國為全球第二大焦煤出口至中國的國家，但去年第四季突然大降，美國焦煤 2015 出口持續壓力很大，預計減少 11%，出口下降至 47.2 百萬噸。2014 年印度當地工廠大肆擴張，用電量大增，國際煤價相對便宜且當地煤炭生產受到阻礙，促使進口煤炭增加，雖然印度煤炭有強勁進口增長，但中國進口煤炭減少的影響，導致 2015 年全球熱燃煤海運量預期下降至 9.4 億噸。同時，因歐洲不少國家持續朝向清潔燃料發展，預料 2015 年歐洲煤炭進口疲軟。因天候不佳及小型生產商不具規模競爭而減少生產，2015 年第一季印尼煤炭產量下降 21%，其實未列入正式統計之非法開採煤炭，估計此部分 2014 年達 75 百萬噸，佔總產量的 15%，印尼政府計畫增加合法開採生產量提高 6%，2015 年煤炭產量達 4.5 億噸，其國內消費量佔總產量增加至 25%，以及中國進口減少，恐影響印尼煤炭出口量，2015 年印尼煤炭出口將減少 3% 至 3.97 億噸。2015 到 2020 澳洲熱燃煤與焦煤的出口量也可望分別增長 16.6% 與 7.3%。

(三) 中國礦廠已開始關閉，礦價上漲，將激勵礦砂進口量增加

1. 3 月中國礦砂進口量 73.96 百萬噸，較上月增加 12.72 百萬噸，比去年增長 14.58%，1-3 月累計礦砂進口 2.22 億噸，比去年增長 19.4%。2015 年中國礦砂進口可能增長 7.1% 至 10 億噸，其中，主要澳洲和巴西所占份額將超過 80%。中國礦砂生產成本高且效率低的採礦行業終於開始踩剎車，面對礦砂價格的持續崩跌，導致部分虧損礦場再也無法與便宜的進口貨抗衡，中國礦砂生產商終於開始著手減產，大幅減產 1/3，並轉向進口，在經濟增長不景氣時，對散裝船市場走出陰霾露出曙光。中國去年的礦砂產量僅為 2.06 億噸，遠不及 2013 年的 3.14 億噸。在中國 4000 家礦砂廠商當中，絕大部分都規模甚小且生產成本高。中國政府為改善其國內礦砂企業生產經營環境，促進結構調整及支持上下游產業協調發展和升級、保障國家資源供應安全，自 5 月 1 日起下調礦砂資源稅徵收，減按規定稅額的 40% 徵收。中國政府若真的推出補貼政策，全球礦砂供給量恐將因而擴增，導致礦價進一步走低。目前，四大國際礦砂生產商正採取大幅增產以壓低礦價的策略，從而迫使低效率以及剛起步的廠家淘汰出局，今年第一季中國礦砂產量較去年同期又再降 4%。中國減產帶來進口量將相應攀增，對散裝船業而言，至少能幫助吸收一部分過剩運力。

2. 儘管中國採礦業停產，可視為散裝船船東的福音，但越來越多的負面跡象表明，如果中國經濟增速支撐不夠，這樣的利多恐會得而復失。最讓礦砂市場擔憂的問題就是中國鋼鐵生產的放緩，預期中國鋼鐵生產的複合年增長率從 1.5% 下調至 0%，鑒於中國原本迅猛的經濟增速已明顯表現出乏力跡象，尤以建築業的頹勢最令人擔心，中國的鋼鐵產業現已走到歷史轉捩點，今年中國鋼鐵產量將連續第二年出現下滑，從 2014 年的 8.24 億噸減少至 8.14 億噸。然而，全球四大礦商基於中國的鋼鐵產量將繼續保持每年 2.5% 的增速。雖中國鋼鐵需求走軟，但澳洲礦商產量將會依舊居高不下，這可能導致更多中國礦廠將無以為繼被迫出局。澳洲產業部預估 2015 年中國礦砂進口量將年增 3.7% 至 9.73 億噸。
3. 依 WAS 表示，中國鋼鐵需求雖已觸頂，但並不是意味著當地消費量將反轉重挫。預估今明兩年中國表觀鋼鐵需求都將縮減 0.5%。中國鋼協預估，2015 年中國產量將縮減 1% 至 8.14 億噸。2014-2019 年期間中國鋼鐵產量預估將縮減 9%。澳洲礦商 BHP 表示，雖然中國的經濟增長有所放緩，但其對礦砂的需求仍將持續增長，因中國整體的經濟規模已經今非昔比，需求增長速度大幅減緩。另 Rio Tinto 公布，2015 年第一季礦砂出口量減少 12% 至 72.5 百萬噸，遠低於研究機構原先預估 82.7 百萬噸，該礦商重申今年出口可增加 16% 至 3.5 億噸。2015 年 4 月巴西礦砂出口量為 28.73 百萬噸，較去年同期的 24.7 百萬噸增加 16.3%。澳洲 2015~2020 年礦砂出口量可望增長 22.5%。

(四) 全球多數鋼廠減少產量，中國粗鋼產量出現連續下降

1. WSA 發布 2015 年和 2016 年全球短期鋼鐵需求預測報告，繼 2014 年增長 0.6% 之後，預測 2015 年全球鋼材表觀消費量將增長 0.5%，達到 15.44 億噸，2016 年全球鋼材消費量將再增長 1.4%，達到 15.65 億噸，以及今明兩年中國表觀鋼鐵需求都將縮減 0.5%。中國鋼協預估，2015 年中國產量將縮減 1% 至 8.14 億噸。本次發布的全球鋼鐵需求預測報告較為保守，主要受中國經濟減速的影響，隨着變革措施產生效果，鋼鐵業將出現增速放緩。WSA 指出，中國去年鋼鐵使用量年減 3.3% 至 7.108 億噸，為 1995 年以來首度呈現縮減；今明兩年預估將年減 0.5%，分別為 7.072 億噸及 7.037 億噸。中國 2015 年第一季粗鐵產量年減 1.7% 至 2.001 億噸。高盛指出，中國今年鋼鐵產量預估將縮減 1.2% 至 8.13 億噸，2019 年預估將下探 7.52 億噸。中國去年出口鋼材年增 59% 至 82.10 百萬噸，創本世紀以來單一國家最高外銷紀錄。
2. 3 月全球粗鋼產量 1.38 億噸，比去年同期減少 2.7%，亞洲地區前 3 個月總計產量 2.72 億噸，比去年減少 1.1%，歐盟區第一季產量 43.7 百萬噸，比去年減少 0.6%，北美區第一季產量 28.1 百萬噸，比去年減少 6.4%，獨立國協第一季產量 24.8 百萬噸，比去年減少 5.9%，中國 3 月粗鋼產量 69.5 百萬噸，比去年同期下降 1.2%，日本 3 月產量 9.3 百萬噸，比去年同期減少 4.5%。歐盟區的德國產量 3.9 百萬噸，比去年同期減少 4.4%，義大利產量 2.1 百萬噸，比去年同期減少 9.8%，土耳其產量 2.8 百萬噸，比去年同期減少 4.1%，美國產量 6.6 百萬噸，比去年同期減少 12.7%。巴西產量 2.8 百萬噸，比去年同期減少 7.4%。
3. 儘管全球鋼鐵業仍然面臨一些下行風險如歐洲部分地區地緣政治的不穩定、國際資本流動的波動性以及中國經濟增速的放緩，但已發展經濟體尤其歐元區的復甦動力不斷

加強，在新興經濟體，印度越來越樂觀，中東北非地區和東盟地區的鋼材消費量不斷增加。儘管這些積極因素不能完全抵消中國經濟增速下降的影響，但仍然預期 2016 年之後需求增速逐步回升。2014 年由於中國經濟結構轉型對房地產市場產生的重大影響，中國的鋼材需求量出現繼 1995 年後首次負增長，中國的鋼材需求量將在 2015 年和 2016 年繼續出現 0.5% 的負增長。從短期來看，中國鋼材供應嚴重過剩，2014 年起中國鋼材出口量持續出現大幅增長。

4.2014 年發展中國家（中國除外）出現了 2.3% 的低速增長，其中的一個特別原因是巴西和俄羅斯鋼材市場的持續惡化。預計 2015 年發展中經濟體的增長勢頭仍將整體疲軟。許多發展中經濟體的鋼材市場表現出成熟因素，抑制了鋼材需求的增長。儘管如此，仍然預期印度、印尼、越南和埃及等部分新興經濟體將出現增長，這些市場整體鋼材需求量預計將在 2015 年增長 2.4%，在 2016 年增長 4.0%。在 2014 年，隨着美國基本面的強勢回歸和歐盟的強力復甦，已發展國家的鋼材需求量增加 6.2%，預計在 2015 年鋼材需求量增長 0.2%，在 2016 年增長 1.8%。

(五)中東地區穀物進口增加，歐洲及中國穀物進口減少

1.2014/15 年度預計全球穀物貿易量增長 1% 至 3.09 億噸，雖然歐洲穀物進口減少 23%，但受到中東地區預期有 6% 強勁進口增長的支撐，以沙烏地阿拉伯為本地區最大進口國，土耳其因 3 月未能受到天冷氣候的幫助，致穀物歉收，因而增加穀物進口。其他地區，非洲地區穀物進口維持平盤，但北非一些國家進口稍微減少，如埃及為小麥最大進口國，因政府祭出補貼，激勵當地農業種植面積增加因而生產增加，使埃及在 2014/15 年度穀物進口下降 2%。

2.3 月中國黃豆進口 4.49 百萬噸，比去年同期減少 2.81%。從美國進口 3.8 百萬噸，比去年提高 2.93%；從巴西進口 0.51 百萬噸，比去年降低 45.39%；從加拿大進口 0.13 百萬噸，比去年提高 426 倍。第一季中國黃豆進口總量為 15.63 百萬噸，比去年同期提高 1.89%。美國是頭號供應國，比去年同期提高 5.22%；從巴西進口 0.54 百萬噸，比去年降低 48.78%；從加拿大進口 0.48 百萬噸，比去年降低 2.06%。2015 年中國進口黃豆增速變緩，但是總進口量仍將會達到 74 百萬噸。

(六)拆解船加速爆量，仍無法紓解短期運力過剩壓力

1.全球散裝乾貨海運量在 2014 年曾出現擴張性增長達到 5%，但因中國礦砂進口增長明顯減速，以及煤炭進口劇烈下降，致 2015 年全球散裝乾貨海運量增長將出現減緩現象，現在預估約增長 2.4%。今年為散裝乾貨船拆解關鍵年，因航市價格崩盤且持續趴在歷史低位遊走，船舶長期陷入收入不敷支付船員薪伙與船舶保險費的困境，已迫使船東加速逾齡船拆解意願，以及放慢新船隊的擴充計畫，尤其海岬型船市場效果最顯著。惟 2015 年散裝乾貨船交船量仍達 54 百萬 Dwt，2016 年達 51 百萬 Dwt，此大量交船噸位還是持續造成航市船噸運力供給過剩，仍困住航市在低位遊走。

2.2015 年第一季海岬型船有 31 艘拆解，計 5.04 百萬 Dwt，已超過 2014 年全年 25 艘，計 4.2 百萬 Dwt，甚至到 4 月底拆解增加至 44 艘，計 7.2 百萬 Dwt。同時，2015 年第一季海岬型船交船量比去年同期下降 20%，計 26 艘和 5.2 百萬 Dwt。2015 年開始拆船已加速，而海岬型船在 4 月開始拆解暴增，比 2014 年全年增長 5%，此拆解速度對今年海岬型船運力的供給降低應會有相當大幫助。去年因 Kamsarmax 交船增長 19%，

致巴拿馬型船運力增長 5%，進入 2015 年 Kamsarmax 交船數量依然相當大，第一季已有 1.6 百萬 Dwt，總計巴拿馬型船第一季交船 2.8 百萬 Dwt，拆解有 1.7 百萬 Dwt，預估今年巴拿馬型船運力稍微增長 3%。去年輕便極限型船與輕便型船等運力增長分別 5.1% 及 1.2%，今年第一季兩型船共拆解 49 艘，計 1.6 百萬 Dwt，而去年拆解達 149 艘，計 4.2 百萬 Dwt。

二、波羅的海運費指數

1. 圖 1 說明綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬型船指數(BPI)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。航市整體受到中國經濟表現愈來愈差的影響，導致中國進口所有大宗原物料的熱潮均冷卻下來，尤其礦砂進口增速減緩及煤炭進口量大幅下降等衝擊最顯著，若中國不再扮演火車頭拉動航市往前衝，則航市頓時失去拉抬動力，加上航市可運用運力嚴重過剩，過多運力殺價搶生意，航市持續躺在谷底低價盤旋。雖然印度有代理人接棒的氣勢，但印度影響力相較於中國可算僅九牛一毛，還是無法成為航市的領頭羊。進入 4 月海岬型船與巴拿馬型船等兩大型船市場乍現止跌反彈，可惜力道微弱，僅以緩步爬行。5 進入 5 月因國際礦價突然連續飆漲，中國礦砂貿易商按捺不住紛紛出手搶進礦砂，因而引起海岬型船市場騷動，租金行情頓時漲幅擴大，BCI 指數漲勢動能加強，可是尚未惠及巴拿馬型船市場。然而超輕便型船與輕便型船等市場行情表現卻出現走樣，進入 4 月輕便型船市場行情一路走跌，而超輕便型船 4 月中下旬後稍有反彈。但進入 5 月各型船市場行情幾乎呈現跌勢，小型船市場表現最不理想。
2. 全球對商品及原料資源需求縮減，加上航市運力長期供給運力過剩，壓垮散裝乾貨船市場行情，尤其海岬型船市場已呈現空前崩潰慘況，歷史罕見低水準。綜合運費指數(BDI) 2 月中旬挫至歷史最低 509 點，隨後受到巴拿馬型船以下市場止跌弱勢反彈持續上漲的激勵下，才止跌緩步回升，3 月底曾瞬間站上 602 點，4 月上旬因復活節假期各型船市場行情稍為拉回，指數出現短暫回檔，隨後海岬型船與巴拿馬型船市場行情紛紛止跌回升，指數又重返上漲道路，4 月下旬又回到 600 點左右遊走，接著受到巴拿馬型船以下市場表現不理想的波及，雖海岬型船市場還維持小紅，終究難撐獨木舟，指數再度翻黑拉回，5 月上旬回檔至 573 點，日本黃金週返市，海岬型船市場出現較大的漲勢，獨撐大局，帶動 BDI 指數再度翻紅且漲幅擴大趨勢，迄 5 月上旬 BDI 來到 589 點。
3. 海岬型船運費指數(BCI) 3 月中旬跌落至 357 點後，隨即止跌緩步回升，4 月上旬爬升至 475 點後稍為停頓休息一下再度回神，指數一路緩步推升，進入 5 月上旬日本黃金週結束，海岬型船市場行情突然破繭而出，上漲動能增強，BCI 漲幅擴大，5 月上旬成功站住 700 點，迄 5 月上旬收高攀登至 731 點，重回 2 月上旬時水準。BPI 指數 3 月下旬攀登至 617 點後漲多拉回，4 月上旬拉回至 584 點後止跌回升，隨即收復 600 點並一路緩步上揚，4 月下旬攀登至 687 點後上漲動能消失而拉回，迄 5 月上旬收在 583 點。超輕便型船與輕便型船等運費市場在 3 月份表現非常亮麗，BSI 及 BHSI 3 月底運費指數分別攀登至 650 點及 393 點後，進入 4 月復活節結束返市，兩型船市場運費租金行情翻轉走弱，超輕便型船至 4 月中旬跌回 608 點後止跌回升，可惜 4 月底熄火拉回，5 月上旬露出止跌回升訊息，迄 5 月上旬 BSI 回檔收在 619 點，而輕便型船市場在 4 月跌跌不休，進入 5 月還是疲弱不振，迄 5 月上旬 BHSI 拉回收在 327 點。

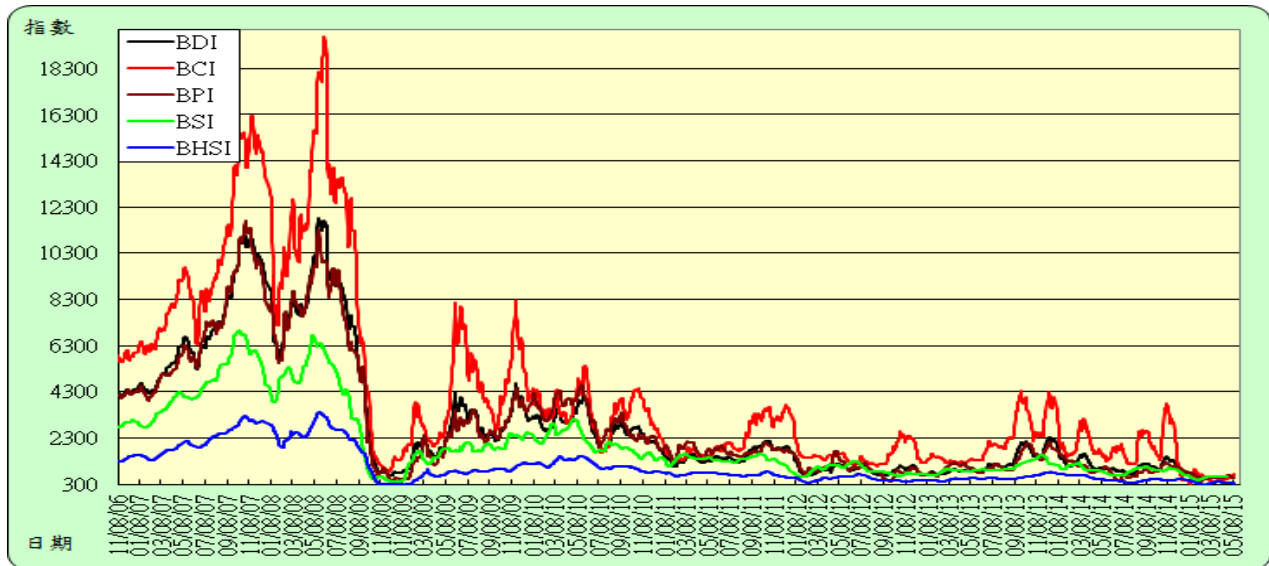


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

- 1.圖 2 說明海岬型船指數(BCI)組成五條租金航線行情變動趨勢。受到中國經濟成長明顯走緩，限制高汙染與高耗能產業發展，以及房地產等需求持續放緩等，導致中國需求進口礦砂及煤炭等原料急速下降，航市需求海岬型船運力急遽萎縮，加上巴西礦商 VALE 所屬超級礦砂船隊營運效率大幅提高，排擠其他海岬型船營運空間，致大西洋區航線與返回遠東航線等市場運力過剩，運費行情持續挫低，雖然澳洲出口礦砂有顯著增加，但運距較短增加運力需求有限，過多運力聚集在太平洋區搶奪澳洲礦砂船運，導致兩大洋區租金市場打趴在低位遊走。雖然今年海岬型船拆解量暴增，稍有有助於改善運力供需問題，但在中國經濟轉型和去產能的背景下，市場對大宗商品的需求疲弱仍未結束，因此，短期運力過剩陰影依然存在，市場行情短期間依然很難脫離疲弱低迷困境。
- 2.最近國際礦砂價格出現止跌急速反彈，原因來自澳洲兩大礦砂生產商減少礦砂生產供應量，以挽救跌跌不休礦價，同時，誘發礦砂買方趁機搶進口便宜礦砂，可惜今非昔比，中國鋼鐵業已陷入生產過剩與政府嚴厲打擊汙染，雖並未演出瘋狂搶進礦砂風潮，但某程度促使4月中旬海岬型船市場租金行情稍有起色，但談不上實質需求動能已形成，運力供給過剩問題依然未解，租金行情無法脫困持續明顯上漲，繼續在低檔震盪盤旋。平均租金水準3月中旬下挫至3,744美元歷史新低價位，隨後止跌微弱反彈，月底返回4,266美元後，進入4月各航線租金又轉入偏弱呈現忽跌忽漲格局，除往返太平洋區市場表現較弱外，其他航線租金幾乎漲多跌少，4月下旬最高攀抵4,598美元後漲勢受阻而回檔，5月上旬回跌至4,328美元後止跌反彈並露出曙光，租金行情漲勢有走強趨勢，5月上旬收復5,000美元關卡，迄5月上旬回漲收在5,212美元。太平洋區航線租金2月以來出現忽漲忽跌，所幸漲多跌少，緩步推升，3月底挺升至4,786美元後，4月上半月依然呈現來回振盪走跌格局，俟4月下旬蘊釀上漲動能，5月上旬漲勢明顯且能量加大，迄5月上旬收在5,473美元價位。大西洋區航線租金3月中旬挫低至3,000美元歷史新低價位後止跌緩步回升，進入4月漲勢轉強，4月中旬曾站上5,000美元關卡，攀抵5,235美元後漲勢受阻振盪拉回，5月上旬出現明顯漲勢且能量

加大，迄5月上旬收在5,440美元。

3. 大西洋區返回遠東航線租金進入4月復活節結束後繼續疲弱下跌抵達10,122美元止跌緩步回升，4月下旬曾攀登至10,801美元後拉回，4月底10,000美元失守，5月上旬突然漲勢動能增強，迄5月上旬收在10,895美元。太平洋區返回歐陸航線租金3月中旬後止跌緩步一路回升，進入4月持續改善租金行情，迄5月上旬縮小負數金額收在1,936美元。中國港口直接空放巴西礦砂裝港航線租金走勢與太平洋區返回歐陸航線雷同，3月底上揚至5,232美元後進入4月復活節結束返市漲勢熄火拉回4,860美元再度反彈，一路緩步挺升，迄5月上旬收在6,190美元。

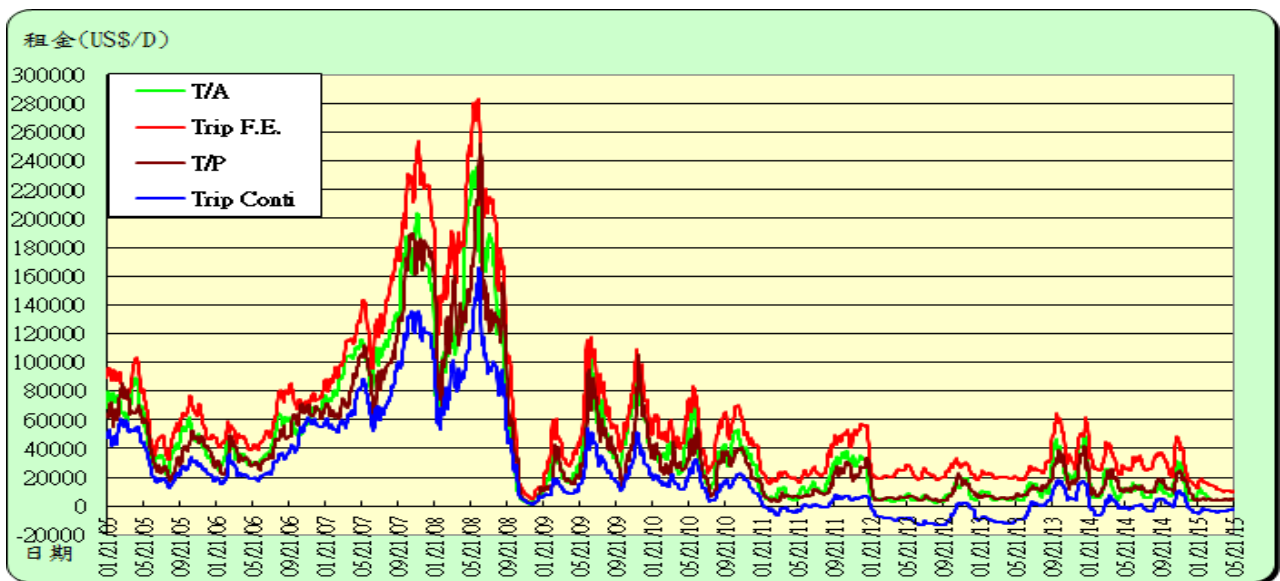


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、巴拿馬型船市場行情

1. 圖3說明巴拿馬數(BPI)組成四條租金航線行情變動趨勢。中國煤炭進口量巨幅減少，的確對巴拿馬型船市場造成極大衝擊，雖印度需求煤炭進口增加，但是難以填補中國減少部分，以及即使有南半球穀物出口旺季的挹注，雖然已見到拆解船加速且爆大量，但可運用運力依然嚴重過剩，市場競爭異常激烈，船東不顧流血競相殺價搶奪生意，致4、5月巴拿馬型船市場還是無力突圍深陷泥沼，仍單照著壓力鍋蓋在低位遊走。整體而言，短期市場終究無法消化過剩運力，散裝乾貨船市場疲弱格局恐持續至第四季，第二季巴拿馬型船租金行情上漲動能有限，依然呈現谷底振盪遊走。
2. 巴拿馬型船各航線租金行情進入4月各航線租金行情止跌翻揚，幾乎一路緩步走高，大西洋區市場表現遠優於太平洋區市場，太平洋區市場因中國煤炭進口消風，導致運力供給嚴重過剩，打趴租金行情在谷底振盪盤旋，可能價位太低，僅在4月下旬稍為出現跌深反彈，但氣勢薄弱。平均租金3月下旬攀升至4,941美元後漲勢熄火而拉回，進入4月拉回4,665美元後，受到大西洋區市場持續反彈的激勵，平均租金一路回升，4月底攀升至5,472美元後，受到各航線租金全面走跌的拖累，平均租金一路反轉走跌，迄5月上旬收在4,649美元。太平洋區航線租金3月中旬攀升抵達5,407美元後熄火一路拉回，進入4月復活節結束返市持續緩步走跌，4月上旬跌回4,188美元後，

出現跌深反彈，惟漲勢薄弱，4月下旬緩步推升至4,452美元後動能不足而拉回，進入5月露出止跌回升訊號，迄5月上旬收在4,070美元。大西洋區航線租金進入4月復活節結束返市仍能維持上漲格局，並繼續往上攀高，租金表現超越太平洋區航線，4月下旬一度躍過6,000美元關卡，最高來到6,488美元，隨後漲多拉回，迄5月上旬收在5,210美元。

3. 大西洋返回遠東航線租金3月下旬攀升至9,786美元後漲勢熄火拉回，進入4月復活節結束返市持續偏弱走跌來到9,557美元後出現止跌一路挺升，4月下旬攀抵10,664美元後終止漲勢拉回，迄5月上旬收在9,050美元。遠東返回歐陸租金航線3月中旬攀升抵達438美元後熄火一路緩步拉回，進入4月後跌勢依舊，迄5月上旬收在265美元。

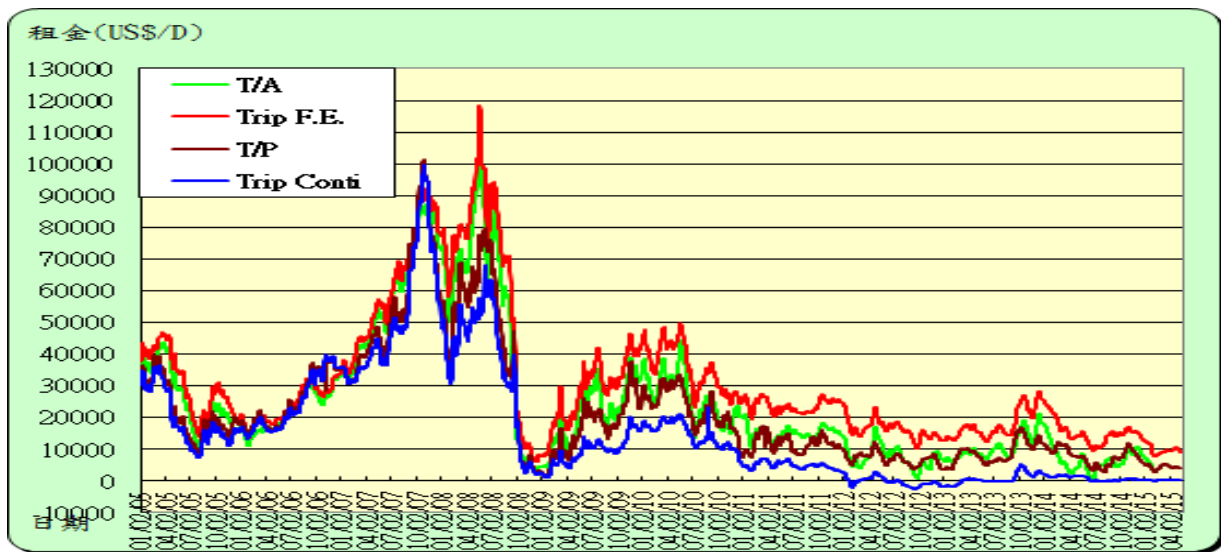


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 圖4說明超輕便型船指數(BSI)組成成分中四條租金航線行情變動趨勢。中國經濟增長減緩，美國經濟已受外圍經濟表現不佳的拖累，開發中亞洲國家表現已大不如前，所幸印度經濟成長爆發力，印度躍為亞洲經濟領頭羊，歸功於該南亞最大經濟體推行寬鬆貨幣政策，提高資本支出投入基建計畫，印度需求大宗原物料旺盛。中國經濟表現持續轉差，中國進口大宗原物料增長受到明顯影響，同時印尼禁止原礦出口。鋁礬土海運貨載對太平洋區域超輕便型船運費市場仍具有一定影響力。另中國煤炭進口連續大幅減少，也衝擊到超輕便型船運費市場，所幸印度進口煤炭激增，填補中國進口減少的缺口。3月為南半球穀類出口旺季，激勵超輕便型船市場行情，持續有感上漲，但4月後南半球穀類出口旺季漸進入尾聲，大西洋區市場漲勢漸弱，進入4月後可能受到印度開始盛行李風影響，太平洋區市場表現轉惡，租金持續走跌，4月超輕便型船各航線租金表現出現走樣。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金3月底攀高至6,392美元，可惜4月復活節結束返市卻變盤反轉一路走跌，4月上旬6,000美元失守，進入5月跌勢依舊，迄5月上旬收在5,408美元。大西洋區航線租金3月下旬攀抵7,175美元後熄火拉回，進入4月復活節結束返市持續走

跌，偶爾出現零星止跌反彈，終究一路盤跌，進入5月似乎出現抗跌，迄5月上旬收在6,893美元。

3. 大西洋區回遠東租金航線 3 月中旬衝抵 9,600 美元高價位後失去動能而持續回跌，4 月上旬跌至 8,808 美元後止跌一路反彈回升，4 月下旬攀抵 9,267 美元後漲勢熄火而回檔，進入 5 月漲聲再起，迄 5 月上旬收在 9,175 美元。遠東回歐陸租金航線 3 月底攀升至 5,500 美元高位後反轉下跌，進入 4 月跌勢依舊，僅零星數日反彈且幾乎一路滑跌，迄 5 月上旬收在 4,770 美元。平均租金 3 月底攀升至 7,078 美元高價位後反轉下跌，4 月起輕便型船市場各航線租金表現不如 3 月，除 4 月中下旬曾因大西洋區市場漲勢明顯而激勵出現止跌回升外，其他幾乎一路走跌，尤其太平洋區市場表現最不理想，進入 5 月後大西洋區市場漲聲響起，平均租金再度翻紅，迄 5 月上旬收在 6,562 美元。

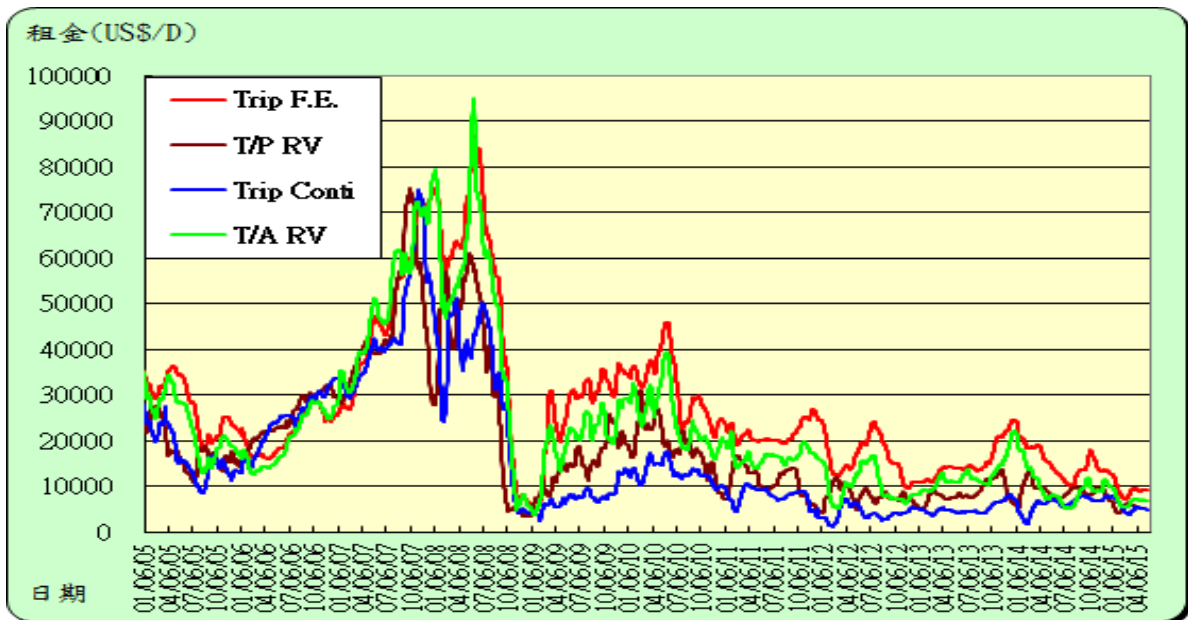


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

1. 圖 5 說明輕便型船指數(BHSI)組成分中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。中國經濟增長明顯縮收，已對全球商品進出口造成相當大衝擊，並使商品行情低迷不振，消費者需求低迷。進入 4 月復活節結束返市市場需求轉弱，導致兩大洋區運費租金行情失去上漲動力而反轉持續走跌。印度為全球最大海運稻米貨載出口國，去年稻米海運量增長 25%，達 11.2 百萬噸。因冬季稻米晚下種，且盛行李風影響導致主要水庫蓄水低於平均水位，今年預估出口將顯著下跌。同時，印度政府派出代表團要求伊朗取消去年 11 月實施稻米進口命令，伊朗占印度稻米出口的 16%，伊朗禁止稻米進口令，已嚴重衝擊印度稻米今年出口增長，整體預估今年印度稻米出口將下降 20%，可能導致全球稻米海運量減少 2%，達 42.3 百萬噸。印度稻米出口大幅下降，嚴重衝擊到印度洋中亞地區輕便型船市場。

2. 太平洋區相關航線租金 3 月下旬攀抵 5,739 美元高價位後反轉下跌，進入 4 月租金行情呈現溜滑梯式一路走跌，4 月中旬失守 5,000 美元，迄 5 月上旬收在 4,109 美元。大西洋區相關航線租金表現遠優於太平洋區相關航線，從 2 月中下旬止跌一路攀升，跨越 3 月漲勢不歇，進入 4 月雖然太平洋區航線租金向下沉淪，但本區租金行情依然屹立不搖繼續上揚，3 月底租金跨越 6,000 美元關卡，並持續攀升，4 月下旬攀抵 6,723 美元高位後漲勢熄火拉回，迄 5 月上旬收在 6,209 美元，租金水準遠超越太平洋區航線。平均租金在大西洋區航線租金強力大幅上漲的激勵下，平均租金同步一路走高，惟 3 月底受到太平洋區相關航線租金熄火拉回的拖累，當攀升至 5,910 美元後無力續往上而一路拉回，迄 5 月上旬回檔收在 5,159 美元。

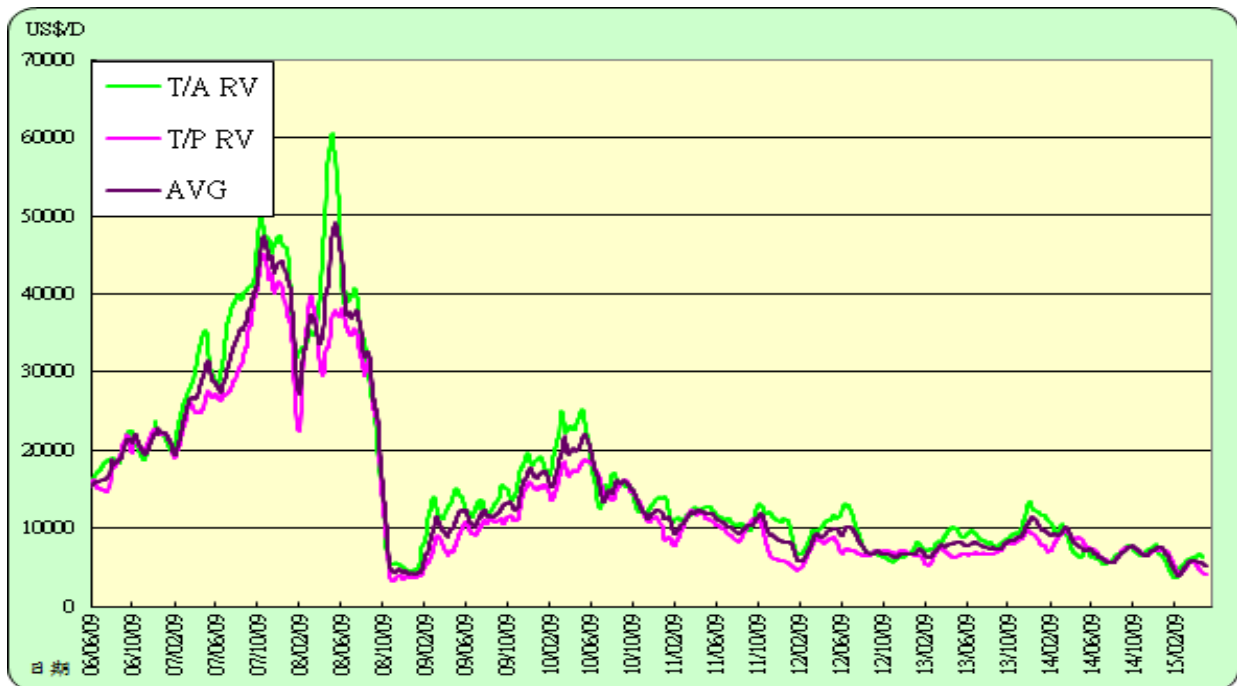


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- 根據Clarkson報告，全球有965艘散裝新船預計今年陸續交船下水，就噸位而論，屬於巴拿馬型船以上運力仍占整體的59.64%，合計達352艘，其次是超輕便型船以下的613艘。今年全球散裝船運力將比去年增長5%。在運力需求方面，因中國鋼鐵產能過剩至今仍難化解，港口庫存高亟待消化等問題，今年中國礦砂進口成長大幅放緩，根據Clarksons預估，占全球進口量約七成的中國，今年礦砂進口規模年增率恐較去年減少約6%，從過去雙位成長下滑至成長8%，約9.71億噸。受此影響今年全球礦砂貿易量年增率也將從去年的11.1%一舉滑落至6.3%，約14.05億噸。同時，中國進口煤炭也大幅減少，2015年全球熱燃煤海運量預期下降至9.4億噸。在兩個重要散裝海運貨載雙雙萎縮下，運力需求力道減弱，加上運力供給過剩壓力尚無法解除，今年航市仍難見到豔陽天。
- 巴西礦商 Vale 目前擁有 19 艘 40 萬噸礦砂船，另還有 16 艘租入的同類型船舶用於運輸巴西至遠東市場的礦砂，然而，這些船運輸契約的運費支付成本比現在現貨市場的

運價水準要高。傳聞巴西礦商 Vale 遇雨中國航商合作在擴建 50 艘 40 萬 Dwt 礦砂船，若是真的，那將會對海岬型船市場造成更大的打擊，據粗略估算，50 艘 40 萬噸級礦砂船一年在巴西至中國航線上的運量將達到 1.04 億噸，然而，去年全年，Vale 銷往中國的礦砂總量才達 1.56 億噸。這將對海岬型船市場再次形成重創，或許將會有更多的船東被擠出。綜合來看，礦砂等大宗商品價格持續弱勢下滑，整體需求低迷，導致整個海運市場運貨量減少，再加上海岬型船自身運力過剩且緩解艱難，海岬型船市場想要扭轉可謂是難上加難，更重要的是，在中國市場未來低增長發展的新常態已經明確的情況下，顯示 Vale 再訂造 50 艘礦砂船已不可行，否則對海岬型船市場結構的衝擊不言可喻。



2015 年 4 月份國際油輪市場動態

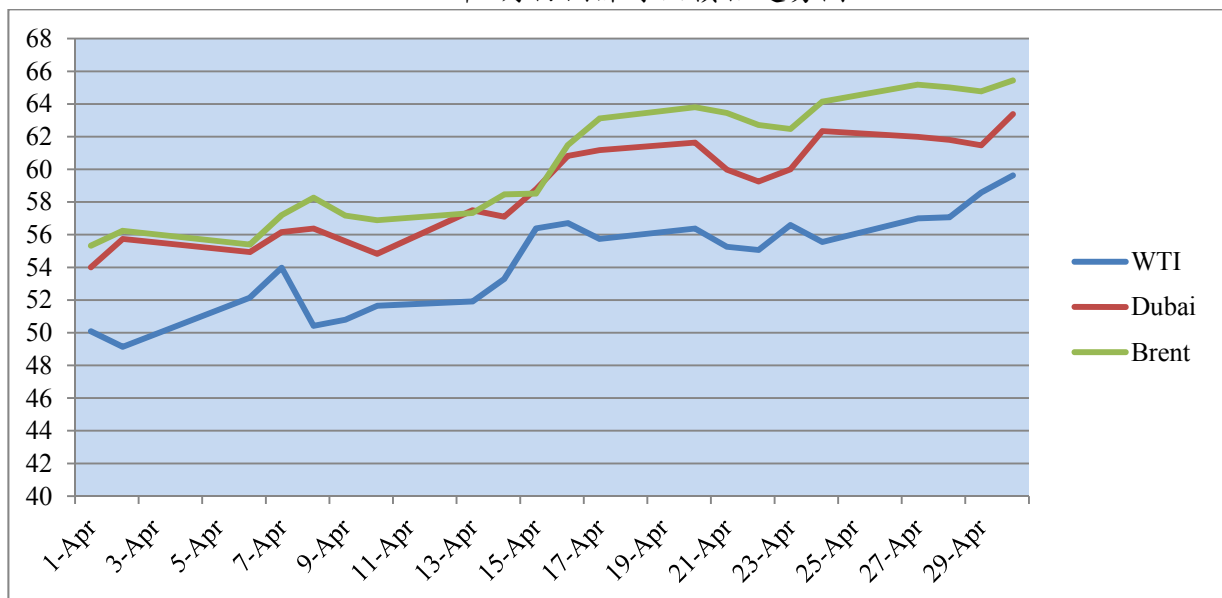
康筱涵

1. 原油市場短評

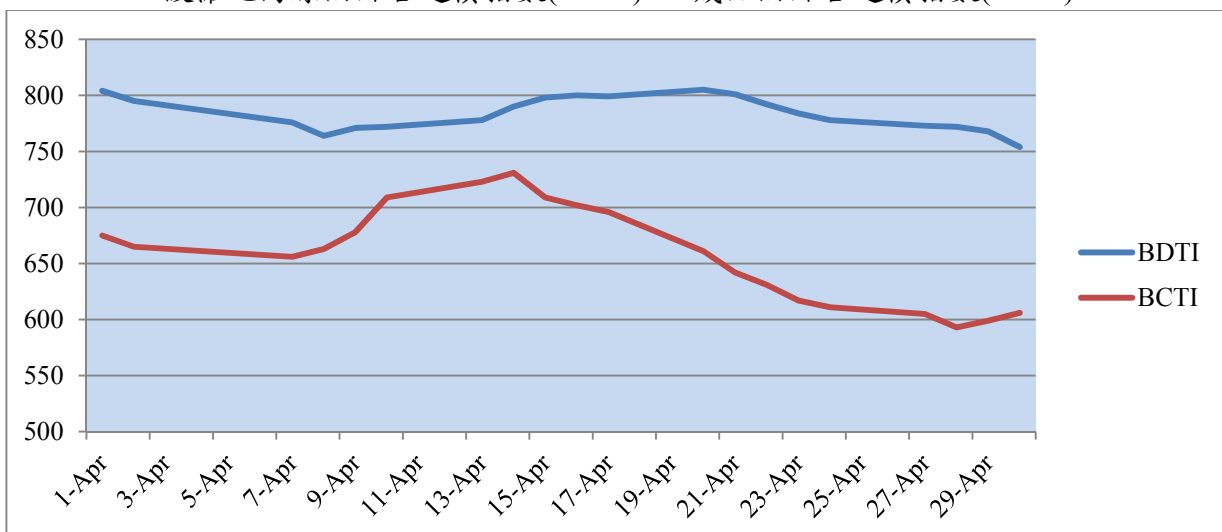
4 月份紐約原油期貨價格上漲了 25.3%，布蘭特原油期貨價格上漲 21.2%，創下近年來最大月度漲幅。隨著美元指數回調、美國原油庫存增數下降，再加上地緣政治風波不斷等因素影響，國際油價翻轉幾個月來的跌勢反彈上漲。另一方面，市場預期未來美國原油供應過剩的情況有望緩解，也為油價反彈增加動力。

然而全球石油供應過剩根本未改善，近期油價上漲也可能鼓勵美國頁岩油產量持續增加。伊朗原油何時解禁，決定原油供給是否會持續增加。月底美國能源署 EIA 公布的數據指出，美國原油總庫存已升至八十年來最高水平，此恐怕導致美國將庫存原油拋售。上述因素都是可能影響好不容易才回溫的油價。

2015年4月份國際原油價格趨勢圖



波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)



	2015					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	MAR	APR	% change	MAR	APR	% change
Max	851	805	-5.41% ↓	722	731	1.25% ↑
Min	769.00	754	-1.95% ↓	665	593	-10.83% ↓
Average	812.14	783.70	-3.50% ↓	688.55	658.60	-4.35% ↓

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格 50.09 美元，月底報價 59.63 美元；月均價為每桶 54.445 美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格 54.01 美元，月底價格每桶 63.38 美元；月均價為每桶 58.805 美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格 55.33 美元，月底以每桶 65.44 美元作收；月均價為每桶 60.590 美元。

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Dalian Glory”(2011 年造，三十萬載重噸)，無成交價報導。

超大型油輪 –“Beijing Sunrise”(2009 年造，三十二萬載重噸)，無成交價報導。

超大型油輪 –“Olympic Hawk”(2000 年造，三十萬載重噸)，以約三千四百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

近期無大型油輪拆船交易記錄。

5.原油油輪運費行情

現貨市場整體呈現穩定態勢。月底因可用運力供給逐漸增加運價行情稍有下跌，運價雖有調整不過現貨報價依舊維持高位水平。本月波灣出口至日本航線貨載成交數 111 筆，波灣出口至日本月底來到 WS60 點，換算日租金 56,614 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS34 點，日租金 39,262 美元。

蘇伊士型油輪市場 -

運價持續上升。黑海至地中海貨盤較多，成交平穩月底報價 WS80 點，換算日租金約為 40,796 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS77.5 點，日租金 33,629 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS80 點，換算日租金 37,219 美元。

6.成品油油輪運費行情

成品油輪各船型成交都有增多。波灣至日本 7.5 萬級船型運價 WS102.5 點，日租金來到 26,636 美元。歐洲至美東 3.7 萬級航線成交活躍，運價小幅提升月底運價 WS150，日租金 21,034 美元。

*油輪買賣、新船、拆船交易行情自市場成交清單中選出部分數據僅供讀者參考



2015年4月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	27-Mar-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	1-May-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	27.0	27,754	34.0	39,262
AG / JAPAN	VLCC	51.0	46,184	60.0	56,614
WAF / EAST	VLCC	50.0	41,411	60.0	52,766
WAF / USG	VLCC	57.5	54,428	70.0	68,489
WAF / USAC	SUEZMAX	85.0	41,321	77.5	33,629
MED / MED	SUEZMAX	87.5	46,911	85.0	43,658
UKC / USAC	AFRAMAX	97.5	28,301	105.0	30,383

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	27-Mar-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	1-May-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	102.5	27,769	102.5	26,636
AG / JAPAN	55,000	130.0	26,903	98.0	16,642
UKC / USAC	37,000	160.0	24,598	150.0	21,034
SINGAPORE / JAPAN	30,000	155.0	25,750	149.0	23,501
MED / MED	30,000	170.0	25,350	140.0	17,405

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	45,000	41,000
SUEZMAX	150-160k	33,000	32,500
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	21,500	19,250
MR	47-48k	16,750	16,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$81.0
SUEZMAX	150-160k	\$70.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$56.0	\$45.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$37.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2015年4月	2014年	2013年	2012年	2011年
VLCC	320k	96.5	\$97.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0
SUEZMAX	157k	65.0	\$65.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5
AFRAMAX	115k	53.5	\$54.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5
MR	51k	36.5	\$36.8	\$34.8	\$34.0	\$35.5

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告，經濟部能源局